

Stillstand beim Nahverkehr

Transrapid und zweite S-Bahn-Stammstrecke - zwei große Münchner Verkehrsprojekte, und beide mit demselben Problem: Es fehlt am Geld. Obwohl die offiziellen Planungsverfahren im Jahr 2006 deutliche Fortschritte gemacht haben, sind sowohl der Magnetflitzer gen Flughafen als auch der Schienen-Bypass durch die Innenstadt weit von jedem belastbaren Finanzierungsmodell entfernt. Besonders traurig wirkt sich das auf das S-Bahn-Projekt aus, an dem nach ursprünglichen Planungen eigentlich schon gebaut werden müsste.

Stattdessen wird nun verzweifelt an der bislang recht düsteren Kosten-Nutzen-Analyse und an diversen Einsparpotenzialen gefeilt - bis hin zur vom Freistaat verfolgten Idee eines stufenweisen Ausbaus der Milliardenröhre, was die pekuniäre Belastung haushaltsfreundlich über einen größeren Zeitraum strecken würde. Wann es nun tatsächlich losgehen kann mit Münchens wichtigstem Nahverkehrsprojekt, ist nach wie vor unklar. Die Gegner des Zweit-Tunnels wittern bereits Morgenluft, doch noch zum lange Jahre auch von der Stadt favorisierten Ausbau des Südrings zurückkehren zu können. Die Befürworter hingegen, allen voran Bahn und Freistaat, stellen sich gar nicht erst der Diskussion über Sinn und Unsinn der Röhre. Erklärtes



Ob der Transrapid kommt, ist unklar, die Vorserie aber wird gebaut. Foto: dpa

Ziel ist es, die weiteren Planungen in Ruhe und ohne Endlos-Debatten voranzutreiben. Motto: Der Bürger stört nur, wenn Fachleute sein Geld verplanen.

Beim Transrapid hingegen ist der Bahn inzwischen der Geduldfaden gerissen. Konzern-Chef Hartmut Mehdorn bemühte sich, per Ultimatum die schon Jahre dauernde und weitgehend ergebnisfreie Finanzierungsdebatte zwischen Freistaat und Bund anzuschieben. Die angedrohte Auflösung der bahneigenen Magnetbahngesellschaft ist zwar erst einmal aufgeschoben. Die Forderung, endlich zu einer Einigung zu kommen, bleibt jedoch bestehen. Konkret geht es um 50 Millionen Euro Planungsgeld, die der Bund bereits zugesagt, mangels Rechtsgrundlage aber noch nicht überwiesen hat. Zu einem Magnetbahngesetz, wie es einst für die Strecke Hamburg - Berlin bestand, gehört aber ein solides Finanzkonzept. Und dazu werden, mangels anderer Finanziers, Bund wie Freistaat noch einmal tief in die Tasche greifen müssen. Sehr tief. *Dominik Hutter*